Deutscher Bundestag **Drucksache 19/1112**
19. Wahlperiode 01.03.2018

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner, Sven-Christian Kindler, Claudia Müller, Ingrid Nestle, Cem Özdemir, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Pläne der Bundesregierung für die städtische Mobilität zur Verhinderung eines EU-Vertragsverletzungsverfahrens wegen erhöhter Stickoxidwerte

Am 13. Februar 2018 wurde ein Brief der Umweltministerin Barbara Hendricks sowie des Verkehrsministers Christian Schmidt und des Kanzleramtschefs Peter Altmaier an den Kommissar für Umwelt, Meeresangelegenheiten und Fischerei der Europäischen Union Karmenu Vella bekannt (vgl. A-Drs. 19(15)3), in dem Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in deutschen Städten skizziert werden.

Unter anderem wird dort ein mögliches kostenloses Angebot für öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) genannt. Weiterhin ist die Rede von Verkehrsregelungen, „um die von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ausgehende Luftverschmutzung zu reduzieren“ und von Umweltzonen für schwere Nutzfahrzeuge. Ferner enthält der Brief den Vorschlag, „(f)iskalische Maßnahmen zur Förderung der Erneuerung von Fahrzeugflotten“ sowie „zusätzliche wirkungsvolle und wirtschaftlich darstellbare technische Maßnahmen, die Emissionen von Bestandsfahrzeugen weiter reduzieren“ umzusetzen.

Die Vorschläge erzeugten über mehrere Tage breites Medienecho. Die „neuen Elemente“ zur „wirkungsvolle(n) Bekämpfung der Luftverschmutzung“, die die Bundesregierung nennt, hinterließen dabei bei zahlreichen Stakeholderinnen und Stakeholdern wie betroffenen Städten und Verkehrsverbünden Unklarheiten und führten zu Verunsicherungen. (Kostenloser ÖPNV in Deutschland? / Viel zu kurz gesprungen / VDE fordert mehr (dpa, 15. Februar 2018), Städtetag: Vorstoß der Bundesregierung zu ÖPNV «hilflos» (dpa, 14. Februar 2018), Vorstoß der Bundesregierung zu ÖPNV trifft im Nordosten auf Skepsis (dpa, 14. Februar 2018)).

Die Maßnahmen sollen dem Zweck dienen, ein EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen wiederholter Überschreitungen der Grenzwerte für Stickoxide in zahlreichen deutschen Städten abzuwenden. Genaue Informationen über die konkreten Planungen der Bundesregierung hinsichtlich der vorgeschlagenen Maßnahmen liegen nicht vor.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie sah die im Brief der Bundesregierung genannte „enge Zusammenarbeit mit allen zuständigen Ministerien und Behörden auf Bundes-, Landes- sowie auf kommunaler Ebene“ aus?

   a) Wann und wie hat sich die Bundesregierung mit den Ländern abgesprochen?

   b) Inwieweit war die Höhe der Belastung mit Stickoxid ausschlaggebend für die Auswahl der Modellstädte, und wenn ja, inwieweit wurde die Liste der am meisten belasteten Städte auf Bundestagsdrucksache 18/13257 hierbei berücksichtigt?

   c) Wann und wie hat sich die Bundesregierung mit den im Brief genannten betroffenen Modellstädten (Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen und Mannheim) über die vorgeschlagenen Maßnahmen ausgetauscht?

   d) Hat sich die Bundesregierung mit weiteren betroffenen Städten, in denen die Stickoxidwerte überschritten werden, ausgetauscht, und wenn ja, mit welchen Städten, wann und wie?

   e) Wie waren die Reaktionen der betroffenen Länder und Kommunen gegenüber der Bundesregierung während der im Vorfeld des Briefes stattgefundenen Absprachen?

2. Wann finden weitere Gespräche mit den betroffenen Kommunen und Ländern in welcher Form statt?

3. Welche Ministerien waren an der Ausarbeitung der Pläne beteiligt?

4. Welche Rückmeldung hat die Bundesregierung seitens der EU-Kommission bisher auf ihre Vorschläge erhalten?

5. Erachtet die Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung die Pläne der Bundesregierung als ausreichend, um von einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof abzusehen?

6. Wenn nein, welche weitergehenden Erwartungen stellt die Kommission an die Bundesregierung?

7. Mit wie vielen Umsteigerinnen und Umsteigern (in Prozent und in absoluten Zahlen) rechnet die Bundesregierung bei kostenfreien Angeboten a) von PKW auf ÖPNV, b) Fahrrad auf ÖPNV, c) Fußverkehr auf ÖPNV in den genannten Modellstädten?

8. Mit wie vielen Umsteigerinnen und Umsteigern (in Prozent und in absoluten Zahlen) rechnet die Bundesregierung bei kostenfreien Angeboten a) von PKW auf ÖPNV, b) Fahrrad auf ÖPNV, c) Fußverkehr auf ÖPNV bei einer möglichen Umsetzung im gesamten Bundesgebiet?

9. Auf welchen Erkenntnissen der Bundesregierung beruht die Annahme, besonders Menschen, die Dieselautos fahren, würden bei Kostenfreiheit auf ÖPNV umsteigen (vgl. A-Drs. 19(15)3)?

10. Mit welcher Reduktion (in Prozent) der Stickstoffbelastung rechnet die Bundesregierung bei kostenlosem Angebot im ÖPNV in den genannten Modellstädten (bitte auflisten)?

11. Welche Zahlen liegen der Bundesregierung über den Anteil des Schadstoffausstoßes an Stickoxiden, die auf den Verkehr von Privatpersonen mit PKW und die auf Wirtschaftsverkehr zurückzuführen sind, vor?

12. Mit welchen Annahmen arbeitet die Bundesregierung bezüglich der gegenwärtigen Auslastung des ÖPNV in den im Brief genannten Modellstädten (für die einzelnen Städte über den Tagesverlauf in Prozent)?

13. Mit welchen Annahmen arbeitet die Bundesregierung bezüglich der Auslastung des ÖPNV in den im Brief genannten Modellstädten nach Einführung eines kostenlosen Angebots (für die einzelnen Städte über den Tagesverlauf in Prozent)?
14. Antizipiert die Bundesregierung mögliche Überbelastung des ÖPNV (besonders während der Stoßzeiten) in den im Brief genannten Modellstädten nach Einführung eines kostenlosen Angebots?
15. Welche kurzfristigen und welche langfristigen Maßnahmen plant die Bundesregierung, um eine erhebliche Überbelastung des ÖPNV auf Grund der Kostenfreiheit zu kompensieren?
16. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung der dafür notwendige bundesweite Investitionsbedarf?
17. Wie hoch waren 2017 (oder dem letzten Jahr für das Zahlen vorliegen) nach Kenntnis der Bundesregierung die Erlöse der Fahrkartenverkäufe des ÖPNV (bitte aufschlüsseln für das gesamte Bundesgebiet, die Länder und die fünf ausgewählten Städte in denen das kostenlose ÖPNV-Angebot erprobt werden soll)?
18. Plant die Bundesregierung den betroffenen Kommunen Gelder bereitzustellen, um nötige Investitionskosten auch in Fuhrpark und Personal auszugleichen?
19. Plant die Bundesregierung den betroffenen Kommunen freizustellen, für welche Art von Investition in das jeweilige ÖPNV-Netz sie mögliche Gelder des Bundes ausgibt oder plant die Bundesregierung in die Autonomie der Kommunen, die Höhe der Fahrpreise selbst bzw. in Zusammenwirken mit den Verkehrsverbünden festzulegen, einzugreifen?
20. Plant die Bundesregierung in die Förderung von Fahrzeugen des ÖPNV einzusteigen, um zeitnah kostenlosen ÖPNV einführen und den damit einhergehenden Mehrbedarf an Beförderungsmöglichkeiten leisten zu können?
21. Aus welchem oder welchen Haushaltstiteln würden zusätzliche Mehrinvestitionen oder -ausgaben im Zusammenhang mit den von der Bundesregierung vorgeschlagenen Maßnahmen finanziert?
22. Plant die Bundesregierung, im Rahmen verstärkter Zuschüsse für den ÖPNV, die Zuschüsse zu Tickets für Schülerinnen und Schüler im Rahmen des Bildungs- und Teilhabepakets zu erhöhen?
23. Welche anderweitigen bzw. weitergehenden Überlegungen gibt es seitens der Bundesregierung, um den ÖPNV durch Bundesmittel für einkommensschwache Familien, Minderjährige, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung attraktiver bzw. zugänglicher zu gestalten?
24. Welche Maßnahmen trifft die Bundesregierung, um den ÖPNV auch außerhalb von Großstädten und im ländlichen Raum attraktiver zu gestalten?
25. Inwieweit ist es Kommunen nach Auffassung der Bundesregierung möglich, Nahverkehrsabgaben einzuführen?
26. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die externen Kosten des Autoverkehrs in Deutschland (bitte aufschlüsseln nach Antriebsarten und Kostenkategorien)?
27. Ist es für Städte, die derzeit nicht als Modellversuchsstädte genannt sind, noch möglich, sich als solche zu bewerben, und wenn ja, wie?
28. Wann plant die Bundesregierung mit den Modellversuchen zu starten?

29. Welche Vorlaufzeiten benötigen die vorbereitenden Maßnahmen nach Einschätzung der Bundesregierung, welche vorbereitenden Maßnahmen sind notwendig?

30. Wie sollen die Versuchsregionen von den Verbundgebieten (wie etwa im Fall der Stadt Essen) abgegrenzt werden?

31. Anhand welcher Kriterien soll der Erfolg der Erprobung bewertet werden?

32. Welche Erfahrungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung andere Länder bzw. Kommunen in anderen Ländern mit der Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots gesammelt?

    a) Welche Auswirkungen hatte dabei die Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots auf die Luftverschmutzung?

    b) Welche Auswirkungen hatte dabei die Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots auf die Fahrgastzahlen?

    c) Welche Auswirkungen hatte dabei die Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots auf den Verkehrsanteil des motorisierten Individualverkehrs?

    d) Welche Auswirkungen hatte dabei die Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots auf den Verkehrsanteil des Radverkehrs?

    e) Welche Schlüsse für die eigenen Pläne zieht die Bundesregierung aus diesen Erfahrungen?

33. Welche konkreten Ergebnisse der Erprobung würden aus Sicht der Bundesregierung anhand dieser Kriterien für eine bundesweite Einführung eines kostenlosen ÖPNV-Angebots sprechen und welche nicht?

34. Welche Position vertritt die Bundesregierung gegenüber der Idee, das „Wiener Modell“, 1 Euro pro Tag für den ÖPNV, einzuführen (vgl. www.taz.de/!5485100/)?

35. Inwiefern hält die Bundesregierung eine bundesweite Umsetzung eines Modells, 1 Euro pro Tag für den ÖPNV, für möglich?

36. Wie sieht eine Unterstützung der Bundesregierung für Städte konkret aus, um sie – wie im Brief der Bundesregierung erwähnt – darin zu unterstützen, „wirkungsvolle Verkehrsregelungen auf bestimmten Straßen einzuführen, um die von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ausgehende Luftverschmutzung zu reduzieren“?

    a) Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang konkret für wirkungsvoll?

    b) Inwiefern hat die Bundesregierung nach eigener Einschätzung die Möglichkeit, Städte in kommunalen Angelegenheiten in Ihrem Sinne zu „unterstützen“?

37. Welche konkreten Vorstellungen und Maßnahmen verbergen sich hinter dem Vorschlag unter dem Titel „Umweltzonen“ aus dem Brief an die Europäische Kommission?

38. Welche Auswirkungen haben die vorgeschlagenen Maßnahmen der Bundesregierung mit dem Titel „Umweltzonen“ auf bestehende Umweltzonen?

39. Welche Maßnahmen zur technischen Nachrüstung von PKW hat die Bundesregierung bisher in welchem Umfang an welchen PKW umgesetzt?

40. Welche konkreten „zusätzliche(n) wirkungsvolle(n) und wirtschaftlich darstellbare(n) technische(n) Maßnahmen, die Emissionen von Bestandsfahrzeugen weiter reduzieren“ (sofern nicht anders gekennzeichnet, sind die in der Anfrage zitierten Satzteile Auszüge aus dem in der Einleitung genannten Brief der Bundesregierung) schlägt die Bundesregierung vor?

    a) Wie plant die Bundesregierung diese zu finanzieren?

    b) Welche PKW werden davon betroffen sein?

41. Plant die Bundesregierung neben der EU-Kommission auch die bundesdeutsche Bevölkerung, die durch die Luftverschmutzung belastet ist, über die erzielten Fortschritte regelmäßig zu informieren?

    a) Wenn ja, in welcher Weise wird die Information bereitgestellt werden?

    b) Wenn nein, warum nicht?

42. Wie plant die Bundesregierung die konkrete Ausgestaltung der „zusätzlichen Anreize für Elektrofahrzeuge (…), insbesondere durch Vorteile bei der Dienstwagenbesteuerung“?

    a) Plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang, bestehende steuerliche Vorteile für Dienstfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren abzubauen, und wenn nein, warum nicht?

       Wenn ja, wie und in welchem Zeitraum?

    b) Plant die Bundesregierung zusätzliche steuerliche Vorteile für Dienstfahrzeuge mit Elektroantrieb, und wenn nein, warum nicht?

       Wenn ja, wie und in welchem Zeitraum?

43. Schließen die von der Bundesregierung genannten „fiskalische(n) Maßnahmen zur Förderung der Erneuerung von Fahrzeugflotten“ auch Dienstfahrräder und Dienst-E-Bikes mit ein?

    Wenn ja, wie sieht die Förderung aus bzw. wie soll sie weiterentwickelt werden?

    Wenn nein, warum nicht?

44. Welche Unklarheiten bezüglich der Luftverschmutzung durch PKW in Innenstädten bestanden seitens der Bundesregierung, die diese zu folgendem, im Brief der Bundesregierung an den EU-Kommissar enthaltenen, Dank veranlasst hat: „Wir wissen darüber hinaus Ihr persönliches Engagement sehr zu schätzen, das uns dabei geholfen hat, Klarheit über die in Deutschland verbleibenden Schwierigkeiten und die an uns gerichteten Erwartungen zu erlangen.“?

45. Weshalb schlägt jetzt die geschäftsführende Bundesregierung Modellprojekte für den Nahverkehr zum Nulltarif vor, und weshalb hat nicht bereits die Bundesregierung in der letzten Legislaturperiode diesen Vorschlag unterbreitet?

46. Weshalb schlägt die Bundesregierung mit dem öffentlichen Nahverkehr zum Nulltarif eine Maßnahme vor, die im Koalitionsvertrag von Union und SPD nicht enthalten ist?

47. Wie hoch sind die Kostendeckungsgrade (Deckungsbeiträge durch Fahrgelderlöse) in den einzelnen deutschen Tarifverbünden nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte tabellarisch auflisten)?

Berlin, den 27. Februar 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333